

Stellungnahme

Entwurf der Bundesregierung zur Weiterentwicklung
der Treibhausgasminderungsquote

Stand: 24.2.2026

Der Fachverband Biogas e.V. hat sich seit seiner Gründung im Jahr 1992 zu Deutschlands und Europas größter und führender Interessensvertretung der Biogas-Branche entwickelt. Er vertritt Hersteller, Anlagenbauer, landwirtschaftliche wie auch industrielle Biogasanlagenbetreiber und Institutionen mit dem Ziel der Förderung des Umweltschutzes und der Sicherung einer nachhaltigen Energieversorgung. Satzungsgemäß verfolgt der Fachverband Biogas folgende Primärziele:

- Förderung von technischen Entwicklungen im Biogasbereich,
- Förderung, Auswertung und Vermittlung von wissenschaftlichen Erkenntnissen und praktischen Erfahrungen aus dem Bereich der Biogastechnik zum Wohle der Allgemeinheit und der Umwelt,
- Durchführung von Schulungen für Praxis und Beratung,
- Herausgabe von Publikationen in Schrift, Bild und Ton,
- Förderung des Erfahrungsaustausches durch Beteiligungen und Durchführung von Ausstellungen, Tagungen und anderen Veranstaltungen,
- Förderung des internationalen Erfahrungsaustausches durch Herstellung und Pflege von Kontakten im In- und Ausland,
- Förderung eines Beratungsnetzes durch Mitglieder in den verschiedenen Regionen,
- Erarbeitung von Qualitätsstandards für Planung und Errichtung von Biogasanlagen und Anlagenkomponenten.
- Erarbeitung von Qualitätsstandards für Gärprodukte
- Erarbeitung von Qualitätsstandards zum Betrieb von Biogasanlagen

Auf europäischer Ebene wird der Fachverband Biogas von dem Europäischen Biogasverband (EBA) vertreten, der sich im Jahr 2009 gründete und nunmehr Mitglieder aus 25 EU-Mitgliedsstaaten umfasst.

Kontakt:

Fachverband Biogas e.V.
Angerbrunnenstr. 12
85356 Freising

Telefon: 08161-984660
Telefax: 08161-984670
E-Mail: info@biogas.org
Internet: www.biogas.org

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze	4
1. Vorbemerkung	5
2. Stellungnahme zu den Regelungen im KabE	5
2.1. THG-Quotenwert für 2027 anheben	5
2.2. Pfad für den Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe anheben	5
2.3. Erfordernis der Vorort-Kontrollen auf 2026 vorziehen	6
2.4. Ausschluss von POME-Kraftstoffen auf 2026 vorziehen	6
2.5. Zur Streichung der Mehrfachanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe ab 2026: Beibehaltung der Mehrfachanrechnung von Ladestrom und strombasierten Kraftstoffen nicht begründbar	6
2.6. Zwischenfrüchten und Pflanzen von degradierten Flächen nicht auf Flugverkehr beschränken .	7
2.7. Zur Frist zwischen Audit-Termin und Geltungsbeginn der erneuerten Zertifizierung	7
3. Ergänzungsbedarf.....	7
3.1. Biogenen Wasserstoff in Raffinerien auf die THG-Quote anrechnen.....	7
3.2. Importiertes Biomethan mit signifikanter Opex-Förderung (Produktionsförderung) und/oder Anrechnung im Herkunftsland ausschließen	8
3.3. Biogas-Strom an der Ladesäule anrechnen	9
3.4. Übertragbarkeit von Überschussmengen auf das Jahr 2027 begrenzen	10
3.5. Inverkehrbringer von Luft- und Schiffskraftstoffen in den Kreis der Quotenverpflichteten aufnehmen	10
3.6. Behördliches Registrierungsverfahren für fortschrittliche Biokraftstoffe aus dem Ausland einführen	10
3.7. Massenbilanziellen Transport von gasförmigen RFNBOs über das Gasnetz ermöglichen	11
4. Ansprechpartner	12

Das Wichtigste in Kürze

1. Die Anhebung und Verlängerung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings gibt es aktuell einen großen Überschuss an Treibhausgasminderungszertifikaten aus den Jahren 2024 bis 2026, die 2027 in den Markt kommen und bei der im Kabinettsentwurf (KabE) vorgesehenen Höhe (16%) zu einem starken Preisverfall führen werden. Um die Überschussmengen aufzufangen, sollte **für 2027 eine Quotenhöhe von 17,5 Prozent festgelegt** werden (Änderung des BImSchG). Daneben sollte die **Übertragbarkeit** der Mengen aus 2024 bis 2026 in das Jahr 2027 hinein auf die Hälfte der Zertifikatsmenge für die THG-Quote bzw. der Menge der fortschrittlichen Biokraftstoffe **begrenzt** werden (Änderung von BImSchG bzw. 38. BImSchV).

2. Der KabE stellt in vielen Hinsichten keine fairen Wettbewerbsbedingungen her. Im Sinne eines kosteneffizienten Klimaschutzes sollten folgende Änderungen vorgenommen werden:

- **Biogener Wasserstoff sollte auch bei einem Einsatz in Raffinerien auf die THG-Quote anrechenbar sein** – nicht nur bei einer Vertankung in Straßenfahrzeugen (Änderung von BImSchG & 37. BImSchV). Die Gleichbehandlung von biogenem und strombasiertem Wasserstoff – auch beim Einsatz in Raffinerien – ist nicht nur im Sinne eines technologieneutralen Wettbewerbs und der Kosteneffizienz, sondern sogar europarechtlich geboten.
- **Importiertes Biomethan, das im Herkunftsland eine signifikante Produktionsförderung erhalten hat oder auf die Erneuerbare-Energien-Ausbauziele des Herkunftslands angerechnet wurde, sollte nicht auf die deutsche THG-Quote anrechenbar sein** (Änderung von BImSchG & 38. BImSchV). Dies sichert einen fairen Wettbewerb zwischen in Deutschland produziertem und importiertem Biomethan. Der KabE hingegen lässt weiterhin eine Doppelförderung von importiertem Biomethan zu.
- **Für Ladestrom, der direkt aus einer Biogasanlage bezogen wird, sollte der tatsächliche THG-Wert angesetzt werden können**, nicht zwingend der THG-Wert des deutschen Strommixes, so wie es für Strom aus Wind- und Solaranlagen bereits möglich ist (Änderung der 38. BImSchV).
- Beim Einsatz von Wasserstoff als Kraftstoff **im Straßenverkehr muss es eine Gleichbehandlung von biogenem und strombasiertem Wasserstoff geben**. Mit dem KabE werden jedoch die Rahmenbedingungen für biogenen Wasserstoff im Straßenverkehr radikal verschlechtert, denn der Abschaffung der Doppelanrechnung für biogenen Wasserstoff steht die Einführung eines Mindestanteils für strombasierte Kraftstoffe und die dreifache Anrechnung strombasierter Kraftstoffe gegenüber.

3. Dass erneuerbare Kraftstoffe ab 2027 nur noch auf die THG-Quote und die verschiedenen Mindestanteile angerechnet werden können, wenn deutsche Behörden Vorort-Kontrollen bei den Produzenten durchführen können, ist grundsätzlich eine gute Maßnahme zur Betrugsprävention. Allerdings sollte die **Anforderung der Vorort-Kontrollen bereits 2026** gelten. Ebenso sollte der **Ausschluss von Kraftstoffen aus der Palmölproduktion (POME) auf 2026 vorgezogen** werden. Nach Jahren der Diskussion über den Betrug ist kein Grund ersichtlich, warum die in 2026 inverkehr gebrachten Kraftstoffe anders behandelt werden sollten als die 2027 inverkehr gebrachten Kraftstoffe (Änderung von BImSchG, 37. & 38. BImSchV)

4. Die Anhebung des Mindestanteils für fortschrittliche Biokraftstoffe ist grundsätzlich zu begrüßen. Um den Potenzialen fortschrittlicher Biokraftstoffe gerecht zu werden, sollte der Mindestanteil für **2026 auf 3 Prozent** angehoben werden und die für das Jahr 2032 vorgesehene Anhebung auf **4,5 Prozent auf 2030 vorgezogen** werden (Änderung der 38. BImSchV).

1. Vorbemerkung

Der Fachverband Biogas e.V. (FvB) begrüßt grundsätzlich die vorgesehene Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) sowie die mit dem Kabinettsbeschluss geänderten Aspekte des Entwurfs, wenngleich aus unserer Sicht jedoch eine Reihe der **Regelungen noch anzupassen** sind (siehe unten, Abschnitt 2) und **wichtige Änderungen** an der THG-Quote gänzlich **fehlen** (siehe unten, Abschnitt 3).

Unabhängig davon ist ein zügiges **Inkrafttreten der Gesetzesänderung für die Biogasbranche jedoch essenziell** und das Gesetzgebungsverfahren sollte soweit möglich beschleunigt werden.

Diese Stellungnahme konzentriert sich auf die für die Biogasbranche besonders wichtigen Aspekte der THG-Quote. Für weitere Aspekte wird auf die gemeinsame Stellungnahme von Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE) und Hauptstadtbüro Bioenergie (HBB) verwiesen, die der FvB unterstützt. Die Einschätzung zur notwendigen Höhe der THG-Quote geht auf Berechnungen des Verbands der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) zurück.

2. Stellungnahme zu den Regelungen im KabE

2.1. THG-Quotenwert für 2027 anheben

Die Verlängerung des THG-Quotenpfades (§ 37a Abs. 4 BImSchG [neu]) ist zu begrüßen.

Mit Blick auf die im Zuge der letztmaligen Änderung der 38. BImSchV bestimmten Aussetzung der Übertragbarkeit von Übererfüllungen auf die Verpflichtungsjahre 2025 und 2026 ist die geringfügige Erhöhung der THG-Quote 2027 von 14,6% (BImSchG - bisher) auf 16% (KabE) jedoch keinesfalls ausreichend, um die 2027 erneut nutzbaren Überschussmengen der Jahre 2024 bis 2026 auszugleichen. Beträgt die THG-Quote im Jahr 2027 wie im KabE vorgesehen nur 16%, dann wird es vrs. zu einer weiteren, sehr starken Übererfüllung kommen, was den Quotenpreis wieder einbrechen ließe. Dem steht in vielen Fällen ein deutlich geringerer Klimaschutz gegenüber, weil bei vielen importierten Kraftstoffmengen die THG-Einsparung falsch deklariert wurde, oder sogar gar kein Klimaschutz, wenn bestimmte Erfüllungsoptionen mehrfach angerechnet werden. Die Bundesregierung hatte sich bei der Änderung der 38. BImSchV außerdem dazu bekannt, die Überschussmengen bei der nationalen Umsetzung der RED III zu berücksichtigen, um Marktverwerfungen durch erneut nutzbare Überschüsse auszuschließen.

Vorschlag: Auf Basis einer Prognose der o. g. Überschussmengen des VDB schlägt der FvB vor, die **THG-Quote für das Jahr 2027 auf 17,5% anzuheben**, um die Überschussmengen aus den Jahren 2024 bis 2026 abzubauen, den THG-Quotenpreis zu stabilisieren und das Potenzial aller Erfüllungsoptionen für den Klimaschutz zu nutzen (Änderung von § 37a Abs. 4 BImSchG [neu]). Außerdem sollte die Pönale für die Verfehlung der THG-Quote angehoben werden (Änderung von § 37c Abs. 2 BImSchG [neu]).

2.2. Pfad für den Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe anheben

Die Entwicklung des Mindestanteils fortschrittlicher Biokraftstoffe im KabE wird weder dem aktuellen Marktgeschehen noch den verfügbaren Potenzialen gerecht.

Vorschlag: Aufgrund der Übererfüllung in Folge von Betrug fordern wir, das **3,5 %-Ziel bereits 2027** gelten zu lassen. Der Wert für das Jahr **2030** sollte auf **4,5%** festgelegt werden. Insgesamt schlagen wir folgenden Verlauf des Mindestanteils vor (Änderung von § 14 Abs. 1 38. BImSchV [neu]):

Mindestanteil für fortschrittlicher Biokraftstoffe bis 2030			
	BlmSchG	KabE	FvB-Vorschlag
2026	1%	2%	3%
2027	1%	3%	3,5%
2028	1,7%	3%	4%
2029	1,7%	3%	4%
2030	2,6%	3,5%	4,5%

Eine **weitere Verlängerung auch über 2040 hinaus** – z.B. bis 2050 – wäre zu begrüßen.

2.3. Erfordernis der Vorort-Kontrollen auf 2026 vorziehen

Die verpflichtende Gestattung behördlicher Vorort-Kontrollen (Witness Audits) in Produktionsstätten als Voraussetzung für die THG-Quotenanrechnung erneuerbarer Kraftstoffe (§ 37b Abs. 8 Satz 1 Nr. 4 BlmSchG [neu]; § 4b 38. BlmschV [neu]) unterstützt der FvB ausdrücklich. Die Möglichkeit behördlicher Vorort-Kontrollen wird Betrug in künftigen Fällen deutlich erschweren. Es ist jedoch stark zu kritisieren, dass das Erfordernis erst für Kraftstoffe gelten soll, die ab 2027 inverkehr gebracht werden. Denn es ist nach Jahren der Diskussion kein Grund ersichtlich, warum die in 2026 inverkehr gebrachten Kraftstoffe anders zu behandeln sind als 2027 inverkehr gebrachte Kraftstoffe.

Vorschlag: Das Erfordernis der Möglichkeit von **Vorort-Kontrollen sollte auf 2026 vorgezogen** werden (in § 37b Abs. 8 Satz 2 BlmSchG [neu] wäre der Bezug zu Nr. 4 zu streichen).

2.4. Ausschluss von POME-Kraftstoffen auf 2026 vorziehen

Auch das Ende der Anrechnung von Kraftstoffen aus Abwässern der Palmölproduktion (POME) (§ 37b Abs. 8 Satz 1 Nr. 2 BlmSchG [neu]) unterstützt der FvB ausdrücklich. Es ist jedoch zu kritisieren, dass der Ausschluss von POME erst ab dem Jahr 2027 gelten soll (§ 37b Abs. 8 Satz 2 BlmSchG [neu]). Denn analog zu der Einführung von Vorort-Kontrollen ist nach Jahren der Diskussion über gefälschte POME-Kraftstoffe kein Grund ersichtlich, warum die in 2026 inverkehr gebrachten - tatsächlichen oder vermeintlichen - POME-Kraftstoffe anders zu behandeln sind als 2027 inverkehr gebrachte Kraftstoffe.

Vorschlag: **Der Ausschluss vom POME sollte auf 2026 vorgezogen werden** (in § 37b Abs. 8 Satz 2 BlmSchG [neu] wird der Bezug zu Nr. 2 gestrichen).

2.5. Zur Streichung der Mehrfachanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe ab 2026: Beibehaltung der Mehrfachanrechnung von Ladestrom und strombasierten Kraftstoffen nicht begründbar

Der FvB hat bereits bei ihrer Einführung auf das Missbrauchspotenzial von Mehrfachanrechnungen hingewiesen und sieht sich durch die zahlreichen (mutmaßlichen) Betrugsfälle im Bereich des Kraftstoffimports bestätigt. Zudem bergen Mehrfachanrechnungen ein großes Potenzial des klimapolitischen Etikettenschwindels: Die Einsparung einer Tonne CO₂ wird als Einsparung eine Emissionsreduktion von mehreren Tonnen CO₂ dargestellt. Deshalb ist nur konsequent, die Mehrfachanrechnung zumindest fortschrittlicher Biokraftstoffe ab 2026 abzuschaffen. Anders als im Entwurf gesagt, kann die Abschaffung jedoch nicht mit einem vermeintlich hohen Angebot fortschrittlicher Biokraftstoffe begründet werden. Denn es handelt es sich bei einem großen Teil der angemeldeten, als „fortschrittlich“ deklarierten Kraftstoffe gar nicht um solche.

Vor diesem Hintergrund ist dann aber nur schwer vermittelbar, warum die Mehrfachanrechnung für Ladestrom bis inkl. 2037 und für strombasierte Kraftstoffe bis inkl. 2039 beibehalten werden soll. Die höhere Effizienz der Elektromobilität ist durch den Effizienzfaktor von 0,4 in der aktuellen BImSchV abgebildet. Der Mechanismus führt so bei der Elektromobilität zu einer Intransparenz und nicht vertretbaren Mitnahmeeffekten, die der Akzeptanz der THG-Quote insgesamt nur abträglich sein können.

Zudem ergibt sich eine **Diskriminierung fortschrittlicher Biokraftstoffe** ggü. batterieelektrischer Mobilität und strombasierten Kraftstoffen, wenn die die Mehrfachanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe 2026 entfällt, während sie für Ladestrom zwölf und bei strombasierten Kraftstoffen sogar für 14 weitere Jahre möglich ist.

Für die Produzenten von **biogenem Wasserstoff für den Straßenverkehr** ist diese **Diskrepanz besonders dramatisch**. Denn sie konkurrieren mit den Produzenten von strombasiertem Wasserstoff um den vergleichsweise kleinen Fuhrpark an Brennstoffzellenfahrzeugen.

2.6. Zwischenfrüchten und Pflanzen von degradierten Flächen nicht auf Flugverkehr beschränken

Es ist zu begrüßen, dass Zwischenfrüchte und Pflanzen von degradierten Flächen in den Katalog der Rohstoffe für fortschrittliche Biokraftstoffe aufgenommen wurden. Die Beschränkung auf den Luftverkehrssektor ist jedoch nicht sachgerecht.

Vorschlag: Kraftstoffe aus diesen Stoffen sollten **in allen Anwendungsoptionen anrechenbar sein, nicht nur bei der Nutzung als Flugkraftstoff** (Änderung von Anlage 1 Nr. 20 & 21 38. BImSchV [neu]).

2.7. Zur Frist zwischen Audit-Termin und Geltungsbeginn der erneuerten Zertifizierung

Die im KabE für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) getroffene Festlegung, dass zwischen einer letztmaligen Vorort-Kontrolle durch die Zertifizierungsstelle und dem Laufzeitbeginn des neu ausgestellten Zertifikats maximal 42 Tage liegen dürfen (§ 25 Abs. 4 37. BImSchV [neu]), bedarf der Klärung.

Sollte diese Regelung in eine Novelle der Biokraftstoffnachhaltigkeitsverordnung (Biokraft-NachV) für Biokraftstoffe übernommen werden, erlauben wir uns den Hinweis, dass Zertifizierungssysteme i. d. R. eine maximale Frist von 60 Tagen gewähren, die für den organisatorischen Aufwand der Zertifizierungsstellen sowie die Beseitigung festgestellter Mängel erforderlich sind. Eine Verkürzung nimmt sowohl Zertifizierungsstellen als auch Wirtschaftsakteuren (Schnittstellen) wichtige Flexibilität, ohne dass ein Vorteil in der Betrugsprävention für uns erkennbar ist. Im Gegenteil: Eine verkürzte Zeitspanne könnte die Qualität der Zertifizierung beeinträchtigen, da die Wirtschaftsbeteiligten und die Zertifizierungsstellen unter erhöhtem Zeitdruck stehen würden. Dies könnte zu einer weniger gründlichen Behebung von Nicht-Konformitäten und führen.

3. Ergänzungsbedarf

3.1. Biogenen Wasserstoff in Raffinerien auf die THG-Quote anrechnen

Bei der Anrechnung von Wasserstoff auf die THG-Quote gibt es eine **diskriminierende Ungleichheit zwischen strombasiertem Wasserstoff** (Elektrolyse) **und biogenem Wasserstoff** (z.B. Biogas/Biomethan-Dampfreformation). Strombasierter Wasserstoff ist uneingeschränkt als Erfüllungsoption zugelassen, sowohl bei der direkten Vertankung im Straßenverkehr als auch beim Einsatz als Zwischenprodukt in Mineralölraffinerien. Biogener Wasserstoff hingegen ist nur bei der direkten Vertankung im Straßenverkehr als Erfüllungsoption zulässig und nur als fortschrittlicher Biokraftstoff. Dies widerspricht dem Grundsatz der Technologieneutralität und ist gemäß eines vom FvB beauftragten Rechtsgutachtens auch nicht mit den Vorgaben der RED III vereinbar, also europarechtlich

nicht zulässig. Dabei kann insbesondere die Substitution von Erdgas durch Biomethan in Raffinerien eine kostengünstige und ohne neue Infrastruktur umsetzbare Option zur Einsparung von THG-Emissionen sein.

Vorschlag: Biogener Wasserstoff sollte wie strombasierter Wasserstoff uneingeschränkt auf die THG-Quote anrechenbar sein, auch als Zwischenprodukt in Raffinerien.

Geregelt wird der Ausschluss von biogenem Wasserstoff in Raffinerien in Form einer fehlenden Nennung in der Liste der Erfüllungsoptionen in § 37a Abs. 5 Satz 1 BImSchG (neu) sowie eines generellen Ausschlusses in § 37b Abs. 8 Nr. 8 BImSchG (neu) mit einer Ausnahmeregelung für den Straßenverkehr in § 37b Satz 4 BImSchG (neu), die in § 13 37. BImSchV konkretisiert wird. Zur Aufnahme von biogenem Wasserstoff in Raffinerien schlagen wir deshalb folgende Änderungen vor:

(i) In die **Liste der Erfüllungsoptionen** in § 37a Abs. 5 Satz 1 BImSchG (neu) wird eine **weitere Nummer für biogenen Wasserstoff** in Raffinerien eingefügt:

„flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe biogenen Ursprungs, wenn sie als Zwischenprodukt zur Produktion konventioneller Kraftstoffe oder Biokraftstoffe verwendet werden, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt,“

(ii) Der **Ausschluss von biogenem Wasserstoff** in § 37b Abs. 8 Nr. 8 BImSchG (neu) und die Ausnahmeregelung für den Straßenverkehr in § 37a Abs. 5 Satz 4 BImSchG (neu) werden **ersatzlos gestrichen**.

(iii) Die **Konkretisierung der Anrechenbarkeit von biogenem Wasserstoff** in § 13 Abs. 1 37. BImSchV wird wie folgt **neu gefasst**:

„Biogener Wasserstoff, der in Straßenfahrzeugen eingesetzt oder als Zwischenprodukt zur Produktion konventioneller Kraftstoffe oder Biokraftstoffe verwendet wird, ist ein Biokraftstoff im Sinne des § 37b Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und auf die Verpflichtung nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes anrechenbar.“

3.2. Importiertes Biomethan mit signifikanter Opex-Förderung (Produktionsförderung) und/oder Anrechnung im Herkunftsland ausschließen

Gemäß KabE soll zukünftig Biomethan auf die THG-Quote anrechenbar sein, das aus anderen Ländern der europäischen Union oder aus Drittstaaten über das Gasnetz importiert wurde (§ 37b Abs. 6 BImSchG [neu]). Hier besteht die Gefahr der Wettbewerbsverzerrung zulasten von deutschen Biomethanproduzenten. Denn **in zahlreichen Nachbarstaaten Deutschlands wird Biomethan bereits bei der Einspeisung ins Gasnetz gefördert**: [Frankreich](#), der größte Biomethanproduzent Europas, bietet einen zweiseitigen Differenzvertrag für ins Gasnetz eingespeistes Biomethan an. [Dänemark](#), der aktuell größte Exporteur von Biomethan nach Deutschland, zahlt eine Marktprämie auf eingespeistes Biomethan. Deutsches Biomethan konkurriert im deutschen THG-Quotenmarkt dann mit vorgefördertem importiertem Biomethan. Dies stellt einen unfairen Wettbewerb dar und sollte – wie im EEG – verhindert werden. Zudem rechnen andere Mitgliedsstaaten das in ihrem Land produzierte Biomethan teilweise auf ihre Ausbauziele nach der europäischen RED an, auch wenn das Biomethan ins Ausland exportiert wird. Dies ist europarechtlich nicht zulässig, was auch im deutschen Regelwerk explizit klargestellt werden soll.

Vorschlag: Biomethan, das im Produktionsland bereits eine **signifikante Produktionsförderung** (Opex-Förderung) erhalten hat **oder** im Herkunftsland bereits **auf Erneuerbare-Energien-Ausbauziele angerechnet** wurde, sollte **nicht auf die THG-Quote bzw. den Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe anrechenbar sein**. Die Negativlisten in § 37b Abs. 8 Satz 1 BImSchG (neu) und § 14 38. BImSchV sind entsprechend zu ergänzen. Darüber hinaus müsste eine entsprechende Information

in den Nabisy-Nachhaltigkeitsnachweis aufgenommen werden, so wie der Entwurf zur Novelle der Biokraft-NachV vom August 2025 dies auch vorsieht. Konsequenterweise müsste dies auch für andere erneuerbare Kraftstoffe gelten.

3.3. Biogas-Strom an der Ladesäule anrechnen

Die Regelungen in der 38. BImSchV, nach denen Strom zur Betankung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb auf die THG-Quote angerechnet werden kann (§§ 5-9), sind eine von mehreren Möglichkeiten, Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken. Die bisher gültige Verordnung weist jedoch eine inhaltliche Lücke auf, die mit der laufenden Novelle beseitigt werden sollte.

Grundsätzlich ist eine Anrechnung von Strommengen, die aus dem öffentlichen Netz bezogen wurden, vorgesehen. Deren THG-Einsparung wird deshalb gemäß § 5 Abs. 3 auf Basis der durchschnittlichen THG-Emissionswerte im deutschen Strommix berechnet. Eine Ausnahme gilt hingegen für **Ladestrom aus erneuerbaren Energien**, bei denen gemäß § 5 Abs. 4 auch Strom, der direkt von der Erzeugungsanlage bezogen wird, auf die THG-Quote angerechnet werden kann. Zur Berechnung der THG-Einsparung wird dann der **tatsächliche THG-Emissionswert** zugrunde gelegt, der deutlich besser ist als der THG-Emissionswert des deutschen Strommixes, der noch rund zur Hälfte aus fossilen Energieträgern erzeugt wird. Diese Ausnahmeregelung ist auch sehr sinnvoll: Direktversorgungskonzepte sind eine Möglichkeit, Bürger an der Defossilisierung des Verkehrssektors zu beteiligen, was sowohl die Akzeptanz, den marktgetriebenen Ausbau von Elektromobilität als auch den Ausbau der erneuerbaren Energien an sich stärken kann.

Es ist jedoch stark zu kritisieren, dass nach der aktuellen Rechtslage die **Ausnahmeregelung auf Ladestrom aus Wind- und Solarenergie begrenzt** ist. **Ladestrom aus Biogas kann also nicht für die THG-Quote genutzt werden.** Dabei weist Strom aus Biogas auf Basis von Gülle und Mist sogar eine THG-Einsparung von über 100% auf. Wir halten dies aus vielen Gründen für einen vermeidbaren Fehler, der mit der laufenden Novelle beseitigt werden sollte.

Erstens: Grundsätzlich sollte Fahrzeugnutzern ein möglichst breites Spektrum möglicher Direktversorgungskonzepte zur Verfügung gestellt werden. So können sie jenes Konzept wählen, das vor Ort verfügbar ist und zu ihren jeweiligen Bedürfnissen passt. Diskriminierungen bestimmter Technologien, wie es die Begrenzung der Ausnahmeregelung auf Wind- und Solarenergie darstellt, sind den meisten Fahrzeugnutzern nicht vermittelbar. Dazu gehören auch sog. „Hoftankstellen“, bei denen z.B. Ladestrom aus Biogasanlagen vertankt wird.

Zweitens: Im ländlichen Raum stehen sowohl im Ort als auch in Ortsnähe oft Biogas-Blockheizkraftwerke (BHKW) zur Verfügung, die zur Strom- und Wärmeversorgung installiert wurden, aber bei Bedarf auch einen Teil des Stroms zur Betankung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb zur Verfügung stellen können. Windparks hingegen stehen abseits von Ortschaften bzw. Fahrstrecken, an denen Möglichkeiten zum Laden von Fahrzeugen benötigt werden.

Drittens: Die Verfügbarkeit von Wind- und Solarstrom ist wetterabhängig und deckt sich nicht unbedingt mit den Zeiten, an denen vor Ort Fahrzeugnutzer ihre Fahrzeuge aufladen möchten. Strom aus Biomasse hingegen steht wetterunabhängig zur Verfügung, so dass **Direktversorgungskonzepte mit Biomasse den Bedürfnissen von Fahrzeugnutzern am besten gerecht werden.**

Viertens: Biogas-BHKW verfügen über eine ausreichend hohe Leistung, so dass Schnellladesäulen anstatt konventioneller Ladesäulen installiert werden können. Das wiederum ermöglicht eine besonders schnelle Aufladung von Fahrzeugen. In anderen Ländern ist die Nutzung von Biogas-Strom für Ladesäulen insbesondere an Autobahnen deshalb bereits üblich.

Vorschlag: Aus den genannten Gründen sollte die Ausnahmeregelung nicht nur für Wind- und Solarenergie gelten, sondern für Erneuerbare Energien insgesamt. Auch für Ladestrom, der direkt aus einer Biogasanlage bezogen wird, sollte der tatsächliche THG-Wert angesetzt werden, nicht

der THG-Wert des deutschen Strommixes. § 5 Abs. 4 Nr. 1 38. BImSchV ist demnach wie folgt zu ändern:

„(4) Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms nach Absatz 2 wird der Wert der durchschnittlichen Treibhausgasemission pro Energieeinheit Strom der jeweiligen erneuerbaren Energie in Deutschland verwendet, wenn im Fall des § 6

1. *Ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien nach § 5 Absatz 5 ~~Nummer 1 und 2~~ eingesetzt wird [...]“*

3.4. Übertragbarkeit von Überschussmengen auf das Jahr 2027 begrenzen

Laut KabE können THG-Quotenmengen bzw. Mengen fortschrittlicher Biokraftstoffe, die nicht in dem Jahr angerechnet werden, in dem sie inverkehr gebracht wurden, auf das jeweils *nächste* Jahr übertragen werden. Die Ausnahme davon ist das Jahr 2027: **in das Jahr 2027 hinein dürfen alle Überschussmengen aus den Jahren 2024-2026** in den Markt kommen und ein erneuter Verfall der Quotenpreise droht.

Vorschlag: Um dem erneuten Einbruch des THG-Quotenpreises bzw. des Preises fortschrittlicher Biokraftstoffe im Jahr 2027 entgegenzuwirken, sollte die **Übertragbarkeit in das Jahr 2027 hinein auf die Hälfte der Menge der THG-Quoten bzw. der Menge der fortschrittlichen Biokraftstoffe begrenzt** werden (Ergänzung von § 37a Abs. 8 BImSchG [neu] für die THG-Quote und von §14 Abs. 4 38. BImSchV [neu] für den Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe).

3.5. Inverkehrbringer von Luft- und Schiffskraftstoffen in den Kreis der Quotenverpflichteten aufnehmen

Es ist sehr zu bedauern, dass die im Referentenentwurf vorgesehene Ausweitung der THG-Quote auf die Inverkehrbringer von Luft- und Schiffskraftstoffen gemäß KabE doch nicht vorgenommen werden soll. Gerade Bio-LNG ist eine hervorragende Option zur Defossilisierung des Schiffsverkehrs.

3.6. Behördliches Registrierungsverfahren für fortschrittliche Biokraftstoffe aus dem Ausland einführen

Die verpflichtende Gestattung behördlicher Vor-Ort-Kontrollen (Witness Audits) in Produktionsstätten als Voraussetzung für die THG-Quotenanrechnung erneuerbarer Kraftstoffe unterstützt der FvB ausdrücklich. Konsequente Vorort-Kontrollen werden Betrug in künftigen Fällen deutlich erschweren.

Dennoch erkennen wir in der vorgeschlagenen Regelung Umgehungsmöglichkeiten. Ausschlaggebend ist die Zuständigkeit der deutschen Behörde nur für in Deutschland registrierte Zertifizierungsstellen. Sofern Produzenten Zertifizierungsstellen beauftragen, die nicht in Deutschland ansässig ist, oder eine Zertifizierungsstelle ihren Sitz ins Ausland verlegt, ist die deutsche Behörde nicht mehr für die Durchführung von Witness Audits zuständig. Bekanntermaßen scheuen Behörden anderer, insbesondere kleinerer Mitgliedstaaten den mit Witness Audits verbundenen Aufwand, was durch betrügerische Akteure gezielt ausgenutzt werden kann. Sollte beispielsweise ein in einem Drittstaat ansässiger Biokraftstoffproduzent eine Zertifizierungsstelle aus einem kleinen EU-Mitgliedstaat zur Auditierung beauftragen, der Drittstaat bewusst nur der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats Zutritt gewähren, ohne dass diese zu einer Vor-Ort-Kontrolle in der Lage ist, müsste die Generalzolldirektion die womöglich gefälschten Nachhaltigkeitsnachweise dennoch zur THG-Quotenanrechnung akzeptieren.

Vorschlag: Der FvB spricht sich zur Verbesserung der Betrugsprävention für die **Einführung eines behördlichen Registrierungsverfahrens für fortschrittliche Biokraftstoffe aus, die im Ausland erzeugt werden** (z.B. in der 38. BImSchV). Das Registrierungsverfahren stellt eine notwendige Ergänzung der Zulassung von Witness Audits dar. Dieses Verfahren knüpft die Quotenanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe bei Produzenten außerhalb Deutschlands an die Registrierung bei der

deutschen zuständigen Behörde, vermeidet dadurch eine Umgehung der Zuständigkeit durch die Ansässigkeit der Zertifizierungsstelle und garantiert den behördlichen Zugriff auf alle relevanten Informationen rund um den Import fortschrittlicher Biokraftstoffe.

Im Registrierungsverfahren sind der Behörde durch den Produzenten u. a. Rohstoffe, Produktionsprozess, Massenbilanzen und Ausbeute darzulegen. Es umfasst verbindlich:

- eine verfahrenstechnische Prüfung (Engineering Report), ob und wenn ja welche Mengen eines fortschrittlichen Biokraftstoffs der Produzent aus dem angegebenen Rohstoff herstellen kann mit obligatorischer Übermittlung der Ergebnisse an die zuständige Behörde, die daraufhin über die Zulassung für eine Dauer von zwei Jahren befindet;
- eine Tiefenprüfung der letzten Schnittstelle (verschärftes Erstaudit);
- die Hinterlegung einer volumen- und wertabhängigen Sicherheitsleistung (Kautio). Die Sicherheitsleistung wird von der Behörde eingezogen, wenn
 - das Zertifikat oder die behördliche Zulassung der ausstellenden Schnittstelle zum Zeitpunkt der Ausstellung von Nachhaltigkeitsnachweisen ungültig waren;
 - von der Schnittstelle ausgestellte Nachhaltigkeitsnachweise gefälscht sind oder unrichtige Angaben enthalten.

3.7. Massenbilanziellen Transport von gasförmigen RFNBOs über das Gasnetz ermöglichen

Mit § 37b Abs. 6 BImSchG (neu) wird gesetzlich klargestellt, unter welchen Bedingungen aus dem Gasnetz entnommenes Erdgas als Biomethan gilt und entsprechend auf die THG-Quote oder den Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe angerechnet werden kann. Eine analoge gesetzliche Regelung fehlt jedoch für RFNBOs, damit sie auf die THG-Quote oder den neuen RFNBO-Mindestanteil angerechnet werden können. Dabei bietet insbesondere die **Erzeugung von synthetischem Methan an Biomethananlagen** ein großes Potenzial für einen zügigen RFNBO-Hochlauf. Denn durch die Errichtung von Elektrolyseuren an Biomethananlagen kann das bei der Biogasaufbereitung abgeschiedene CO₂ zur Methanisierung des Wasserstoffs genutzt und das so erzeugte synthetische Methan über den bereits vorhandenen Netzanschluss ins Gasnetz eingespeist werden.

Vorschlag: Im BImSchG wird eine **Regelung** aufgenommen, **die erlaubt, gasförmige RFNBO massenbilanziell** über das Gasnetz zu transportieren und **auf die THG-Minderungsquote oder den RFNBO-Mindestanteil anzurechnen**. Der Anwendungsbereich von § 37b Abs. 6 BImSchG (neu) könnte auf gasförmige RFNBO ausgedehnt werden.

4. Ansprechpartner

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Fachverband Biogas e.V.

Sandra Rostek

Leiterin des Berliner Büros

sandra.rostek@biogas.org

030-2758179-00

Fachverband Biogas e.V.

Dr. Guido Ehrhardt

Referatsleiter Politik

guido.ehrhardt@biogas.org

030-2758179-16